

FREJUS - Una volta le grandi opere, oggi solo le tangenti



Il recente scandalo, ultimo di una lunga serie, che ha coinvolto i vertici dell'ANAS, dove era stato addirittura dedicato un intero ufficio alla riscossione delle bustarelle dagli appaltatori dei lavori, in altre parole, ove dirigenti e dipendenti erano profumatamente pagati dallo Stato per depredare il medesimo, fa venire alla mente come, tanto tempo fa, quando non esistevano i mezzi di comunicazione e tecnologici odierni, l'elettricità e le ferrovie erano agli albori, venivano gestiti i lavori pubblici. Non c'è bisogno di rispolverare le opere del tanto vituperato regime Fascista,

per la qualcosa si rischia di essere tacciati per "nostalgici". Se si va un po' più indietro, si può prendere ad esempio la realizzazione del traforo del Frejus fra il Piemonte (Bardonecchia) e la Savoia (Modane), il cui primo progetto di Medail risale al 1839, stesso anno in cui fu inaugurata, prima in Italia, la ferrovia Napoli-Portici, nel troppo spesso denigrato Regno Borbonico di Napoli. Ebbene, nonostante le iniziali diffidenze dei Savoia e dei governanti di allora su tale opera ferroviaria senza precedenti, il progetto definitivo del primo tunnel alpino della storia fu approvato dalla Camera dei Deputati il 27 giugno 1857, la relativa legge promulgata da Carlo Alberto il 15 agosto, e i lavori, affidati al Ministero LL.PP. il 29 agosto con tecnici e maestranze proprie appositamente addestrate nelle miniere del Belgio, iniziarono il 1° settembre del medesimo anno, senza appalti e a soli due mesi dall'approvazione! Fu anche il primo traforo al mondo dove vennero utilizzati in modo significativo strumenti meccanici di scavo: gli ingegneri Germain Sommeiller, Sebastiano Grandis e Severino Grattoni, che guidavano il progetto, idearono e brevettarono nel 1854, per quest'opera, la perforatrice automatica pneumatica, funzionante ad aria compressa, utilizzata non direttamente per lo scavo, bensì per realizzare i fori di mina dove collocare le cariche esplosive, oltretutto un sistema di convogliamento dell'aria respirabile fino a oltre 6 km dall'apertura del tunnel, per rendere le condizioni di lavoro sopportabili dagli uomini. Inoltre, sebbene la cessione di Savoia e Nizza alla Francia da parte del Regno di Sardegna in cambio dell'aiuto militare da essa prestato nel processo di riunificazione dell'Italia, avvenuta poi nel marzo 1860, avesse messo in forse il proseguimento dell'opera a partire dal 1858, fu Cavour a farla proseguire. Infatti, i Francesi accettarono che i lavori fossero continuati dagli Italiani e s'impegnarono a versare 19 milioni di lire, a condizione che il tunnel fosse concluso entro 25 anni, più un premio per ogni anno di anticipo sulla scadenza. Ma non finisce qui: per quanto le opere fossero state rallentate proprio dalla 2^a e 3^a guerra d'indipendenza e dal conflitto Franco-Prussiano, i 12,5 km di galleria furono conclusi in soli 9 anni dall'accordo e inaugurati il 18 settembre 1871! Il costo totale, con notevole risparmio per il neo-costituito Regno d'Italia, fu di circa 70 milioni di lire. C'era una volta il Genio Italico, altro che appalti mazzettari odierni, elargiti in sub-sub-concessione a imprese di scalzacani e incompetenti che sfruttano la mano d'opera in nero! "*Historia vero testis temporum, lux veritatis, vita memoriae, magistra vitae, nuntia vetustatis*" (Cicerone). Un apparato e un sistema marcio vanno solo smantellati completamente per ricostruirli da capo, altrimenti continueremo a pagare tasse su tasse per vedere solo nuovi scandali Alitalia, RFI, Expo, Mose, Sanità in tutte le Regioni, Enti Pubblici e gangli vitali dello Stato.

24 ottobre 2015

(Roberto Bevilacqua)